

# KEPEMILIKAN KENDARAAN DAN POLA PERJALANAN DI WILAYAH JABODETABEK

**Bambang Susantono**  
Sekolah Tinggi Transportasi Darat  
Jl. Raya Setu KM. 3,5  
Cibuntu - Cibitung Bekasi  
Program Pascasarjana UI  
Depok 16424  
Telp. 0811835276  
bsantono@gmail.com

**Wimpy Santosa**  
Jurusan Teknik Sipil  
Universitas Katolik  
Parahyangan  
Jl. Ciumbuleuit No. 94  
Bandung 40141  
Tlp. 022-2033691  
wimpy@home.unpar.ac.id

**Arif Budiyo**  
Program Studi  
Pengelolaan Sumber Daya Alam  
dan Lingkungan  
Sekolah Pascasarjana  
Institut Pertanian Bogor  
Jl. Raya Darmaga, Bogor 16003  
Telp. (251) 622 642  
Arif\_by@gmail.com

## Abstract

Jakarta and Jabodetabek area (Greater Jakarta) developed very rapidly in the last ten years. In addition, the development in this region led to the increased of motor vehicle ownership, particularly motorcycles. The growth in the number of vehicles that are not followed by the addition of a sufficient length of road causing traffic problems in the Jabodetabek area. Within about 10 years, travel time increased or travel speed dropped significantly in Jakarta. In addition, the implementation of several development programs, as results of the Study on Integrated Transportation Master Plan for the Jabodetabek (SITRAMP Jabodetabek) are not going according to plan, caused by weak legislation, lack of financial resources, difficulties in land acquisition, institutional constraints, and constraints in the implementation of traffic restrictions.

**Keywords:** motor vehicle ownership, travel time, SITRAMP Jabodetabek

## Abstrak

Jakarta dan Wilayah Jabodetabek mengalami perkembangan yang sangat pesat dalam sepuluh tahun terakhir. Selain itu, hasil pembangunan di wilayah ini menyebabkan terjadinya peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor. Pertumbuhan jumlah kendaran bermotor yang tidak diikuti oleh penambahan panjang jalan yang memadai menyebabkan terjadinya permasalahan lalu lintas di wilayah Jabodetabek. Dalam kurun waktu sekitar 10 tahun tersebut waktu perjalanan di Jakarta meningkat atau kecepatan perjalanan turun secara signifikan. Selain itu, pelaksanaan beberapa program pengembangan hasil *Study on Integrated Transportation Master Plan for the Jabodetabek* (SITRAMP Jabodetabek) tidak berjalan sesuai dengan rencana, yang disebabkan oleh lemahnya peraturan perundang-undangan, terbatasnya sumber dana, sulitnya pembebasan lahan, adanya kendala institusional, dan adanya kendala dalam implementasi pembatasan lalu lintas.

**Kata-kata kunci:** kepemilikan kendaraan bermotor, waktu perjalanan, SITRAMP Jabodetabek

## PENDAHULUAN

Jakarta yang merupakan ibu kota negara dan sebagai kota metropolitan, mengalami perkembangan yang sangat pesat. Selain itu, perkembangan Jakarta ini menyebabkan terbentuknya suatu wilayah perkotaan yang saling terkait, yang melibatkan kota-kota Jakarta,

Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, atau yang biasa disebut sebagai Jabodetabek. Hal ini menyebabkan perencanaan transportasi Jakarta tidak dapat terlepas dari perencanaan transportasi kota-kota di sekitarnya, karena transportasi telah menjadi suatu masalah bersama dan yang harus diselesaikan secara bersama-sama oleh kota-kota yang ada di wilayah Jabodetabek ini.

Pada tahun 2000 hingga tahun 2004 BAPPENAS bekerjasama dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) melaksanakan suatu kajian tentang Rencana Induk Transportasi Terpadu untuk wilayah Jabodetabek, yang dikenal dengan istilah *Study on Integrated Transportation Master Plan for the Jabodetabek* (SITRAMP for the Jabodetabek). Hasil kajian itu adalah rumusan berbagai rencana program untuk mengatasi permasalahan transportasi di wilayah Jabodetabek. Beberapa program yang diusulkan tersebut telah dilaksanakan oleh beberapa kota di Jabodetabek dan beberapa program ternyata yang belum dapat dilaksanakan karena terkendala oleh faktor teknis dan biaya.

Dalam dasawarsa terakhir telah terjadi perubahan kepemilikan kendaraan bermotor, terutama sepeda motor, yang signifikan di Jabodetabek. Perubahan jumlah kendaraan bermotor ini membawa dampak negatif terhadap perjalanan masyarakat di wilayah Jabodetabek, baik di pusat kota maupun di pinggiran kota Jakarta. Dampak negatif yang paling dirasakan adalah terjadinya permasalahan kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian yang sangat besar pada tingkat wilayah Jabodetabek maupun pada tingkat nasional.

Untuk menyelesaikan permasalahan transportasi di wilayah Jabodetabek diperlukan suatu pendekatan yang terpadu. Dengan alasan ini, dan juga sebagai program lanjutan SITRAMP, Pemerintah Indonesia, yang diwakili oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, bersama dengan JICA melakukan suatu proyek kerjasama teknis yang bernama *Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration* (JUTPI). Terdapat dua hal yang menjadi tujuan utama kerjasama teknis JUTPI ini, yaitu: (1) merevisi dan memperbaharui data SITRAMP, dan (2) melakukan kajian pembentukan Badan Otoritas Transportasi untuk wilayah Jabodetabek.

Beberapa survei transportasi untuk keperluan pembaharuan data SITRAMP dilakukan pada kegiatan JUTPI, yang terdiri atas *commuter survey*, *person tracking survey*, *vehicle tracking survey*, dan *transportation equity survey*. Data yang dihasilkan dari kegiatan survei ini diharapkan dapat digunakan untuk membuat suatu rencana induk transportasi dan perencanaan-perencanaan lain di wilayah Jabodetabek.

Studi ini membahas perubahan karakteristik kepemilikan kendaraan dan perjalanan di wilayah Jabodetabek, khususnya yang terkait dengan perjalanan di Jakarta. Untuk itu akan dibandingkan hal-hal tersebut berdasarkan data yang terdapat pada SITRAMP dan data hasil survei JUTPI. Hasil studi ini diharapkan dapat digunakan untuk menyusun kebijakan dan perencanaan transportasi di wilayah Jabodetabek dan khususnya di Jakarta.

## **KONDISI TRANSPORTASI EKSISTING JAKARTA**

Persoalan transportasi di Jakarta semakin hari menjadi semakin parah. Suatu studi yang telah dilakukan memprediksi bahwa bila tidak ada tindakan yang signifikan, Jakarta akan mengalami macet total tidak lebih dari lima tahun lagi. Asumsi yang digunakan adalah per-

tumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang jauh lebih cepat dibandingkan pertumbuhan panjang jalan di Jakarta. Pertambahan mobil dan sepeda motor berturut-turut, sekitar 10 persen dan 15 persen pertahun, sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya sebesar kurang dari 1 persen pertahun.

Selain permasalahan lalu lintas, Jakarta juga mengalami pertumbuhan penduduk yang pesat, yang diikuti pula oleh perkembangan kota yang kurang terkendali. Hal ini menyebabkan permasalahan transportasi menjadi semakin sulit untuk diselesaikan. Sebenarnya hal ini bukanlah yang dialami oleh Jakarta saja, tetapi juga dialami oleh kota-kota besar di negara-negara berkembang yang lain. Seperti halnya Jakarta, kota-kota tersebut juga mengalami persoalan transportasi kota yang tidak dapat diselesaikan dengan hanya menambah panjang jalan saja.

Dengan adanya perubahan-perubahan tersebut, kebijakan transportasi di Jakarta perlu ditata ulang agar Jakarta tidak menjadi suatu kota dengan kemacetan lalu lintas yang luar biasa. Penataan ulang tersebut dapat dilakukan secara bersamaan melalui penataan jaringan dan integrasi trayek angkutan perkotaan, pembatasan penggunaan kendaraan pribadi, serta perumusan arah kebijakan transportasi perkotaan.

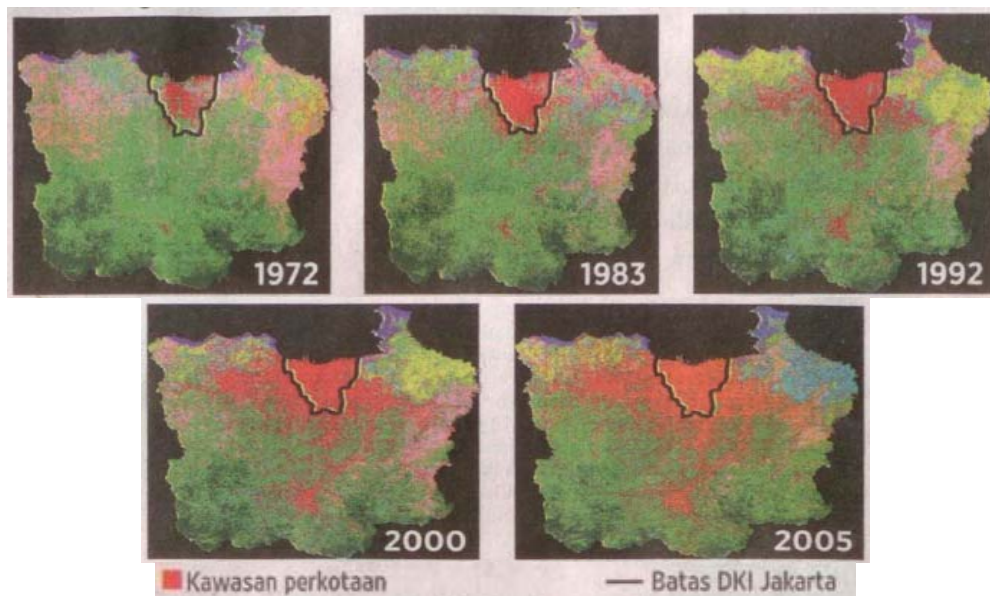
Pada umumnya permasalahan transportasi di suatu kota tidak terlepas dari permasalahan sosial politik dan budaya yang sangat kompleks dan terkait satu-sama lain. Kemacetan lalu lintas di Jakarta, misalnya, tidak terlepas dari pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor. Kemacetan ini menimbulkan persoalan baru, seperti bertambahnya waktu tempuh, tingginya biaya transportasi, pemborosan bahan bakar, dan turunnya produktivitas masyarakat. Sementara itu, bertambahnya waktu tempuh juga akan meningkatkan polusi udara dan polusi suara, yang dapat meningkatkan agresivitas masyarakat, khususnya pengguna jalan, sehingga dapat menimbulkan permasalahan sosial yang lain.

Kemacetan lalu lintas tidak dapat diselesaikan dengan hanya menambah panjang jalan, baik melalui pembangunan dan pelebaran jalan baru atau pembangunan jalan tol. Penambahan panjang jalan ini pada dasarnya hanya memecahkan masalah kemacetan lalu lintas secara sementara atau jangka pendek. Setelah beberapa waktu, jalan baru tersebut akan diisi oleh lalu lintas baru, akibat terjadinya suatu fenomena yang dikenal *induced traffic demand*. Karena itu diperlukan suatu penyelesaian yang komprehensif, yang meliputi penambahan prasarana dan sarana transportasi, pemberdayaan angkutan publik, serta upaya-upaya lain agar pelaku perjalanan bersedia menggunakan moda-modanya transportasi yang efektif, efisien, nyaman, dan terjangkau.

Sebagai contoh, rencana pembangunan Mass Rapid Transit (MRT), walaupun tidak bisa sendirian, perlu dilaksanakan untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Jakarta. Pembangunan MRT ini harus dipadukan dengan moda transportasi publik lainnya, yang sudah tersedia saat ini, termasuk layanan busway, bis kota reguler, dan lain-lain. Selain itu perlu diupayakan agar pengguna kendaraan bermotor pribadi, baik pengguna mobil pribadi maupun pengguna sepeda motor, berpindah menjadi pengguna transportasi publik atau pengguna MRT. Tanpa adanya perpindahan pengguna kendaraan bermotor pribadi menjadi pengguna moda transportasi umum atau MRT, masalah kemacetan di Jakarta tidak akan pernah terselesaikan.

**Tabel 1** Proyeksi Pertumbuhan Jalan dan Jumlah Kendaraan di Jakarta

No.	Tahun	Jumlah Kendaraan Terdaftar	Jumlah Kendaraan di Jalan (asumsi 70%)	Luas Kendaraan di Jalan (m <sup>2</sup> )	Luas Jalan (m <sup>2</sup> )
1.	2007	5.798.002	4.048.601	27.334.680	40.077.740
2.	2008	6.325.620	4.427.934	29.822.136	40.081.748
3.	2009	6.901.252	4.830.876	32.535.951	40.085.756
4.	2010	7.529.266	5.270.486	35.496.722	40.089.765
5.	2011	8.214.429	5.750.000	38.726.924	40.093.774
6.	2012	8.961.942	6.273.359	42.251.074	40.097.783
7.	2013	9.777.478	6.844.235	46.095.922	40.101.793
8.	2014	10.667.229	7.467.060	50.290.651	40.105.803



Sumber : Institut Hijau Indonesia, dalam Kompas, September 2010

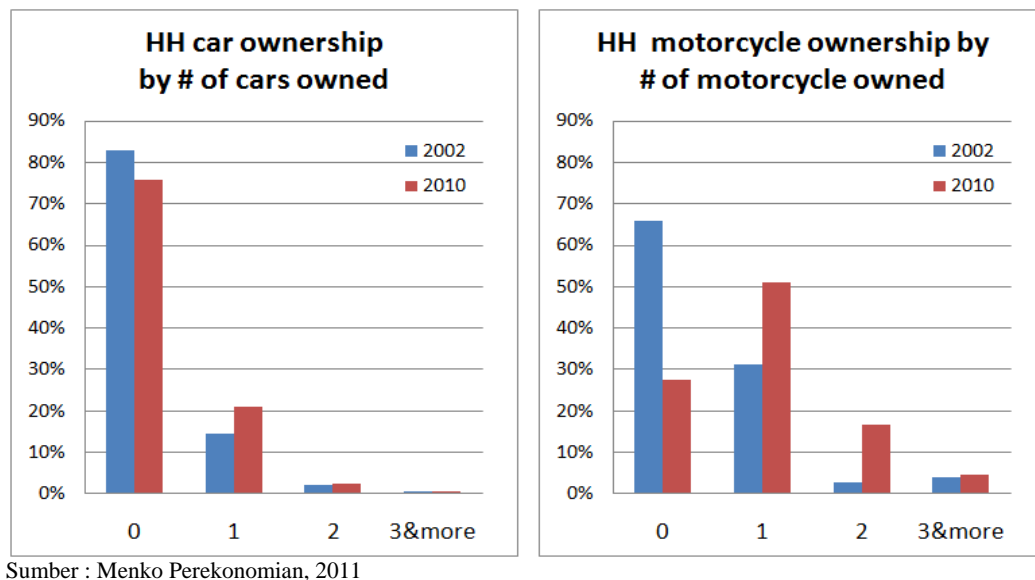
**Gambar 1** Perluasan Wilayah Perkotaan Jakarta

## DATA DAN ANALISIS

Data hasil survei SITRAMP dan JUTPI, seperti terlihat pada Gambar 2, menunjukkan perubahan pola kepemilikan kendaraan bermotor di wilayah Jabodetabek. Proporsi keluarga yang tidak memiliki mobil atau tidak memiliki sepeda motor berkurang yang mengakibatkan proporsi keluarga yang memiliki satu mobil atau memiliki satu sepeda motor bertambah. Perubahan yang sangat drastis terjadi pada rumah tangga yang tidak memiliki sepeda motor. Pada kurun waktu 2008-2010, proporsi rumah tangga yang tidak memiliki sepeda motor turun sekitar 40%.

Walaupun tidak diketahui dengan jelas sebaran rumah tangga yang mengalami perubahan kepemilikan kendaraan bermotor, dari pola perluasan wilayah Jakarta dapat dianggap bahwa rumah tangga yang mengalami perubahan kepemilikan kendaraan bermotor tersebut, khususnya pemilik sepeda motor, tersebar di pinggiran sekitar kota Jakarta. Hal ini didasarkan kenyataan bahwa pada umumnya rumah tangga yang mempunyai penghasilan lebih rendah tinggal di tepi kota. Gambar 3 menunjukkan untuk rumah tangga yang berpenghasilan Rp. 7.000.000 per bulan atau kurang, proporsi rumah tangga yang mempunyai lebih dari satu sepeda motor lebih besar dibandingkan dengan proporsi rumah tangga yang mempunyai lebih dari satu mobil.

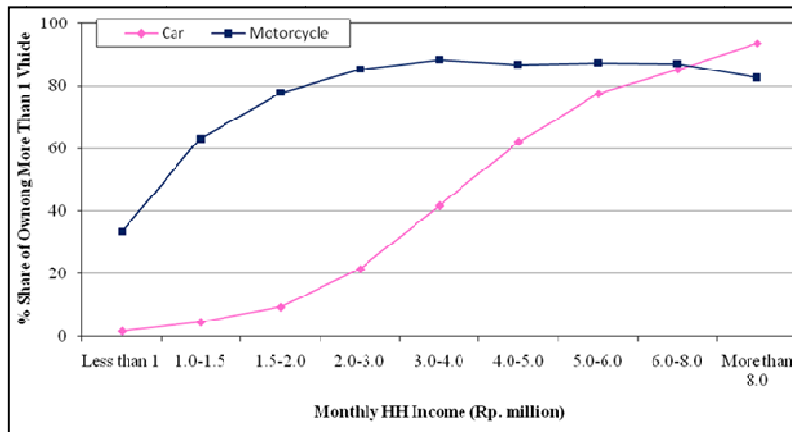
Ada banyak sebab mengapa pertumbuhan sepeda motor sangat tinggi di wilayah Jabodetabek. Satu di antaranya adalah mudahnya masyarakat dalam mendapatkan kredit pembelian sepeda motor. Di satu sisi hal ini menunjukkan hasil positif dari pembangunan yang terjadi di Jabodetabek, karena daya beli masyarakat di wilayah ini meningkat, tetapi di sisi lain menyulitkan pemerintah dalam memberdayakan angkutan publik atau angkutan massal bagi masyarakat yang tinggal di wilayah Jabodetabek ini.



**Gambar 2** Proporsi Rumah Tangga Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor

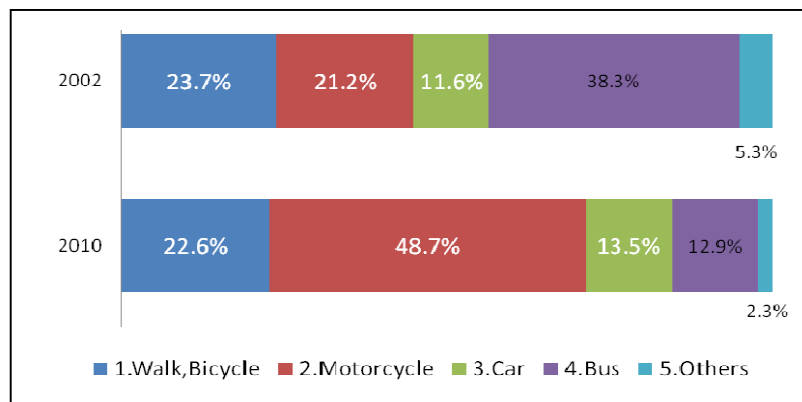
Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentu saja akan berpengaruh terhadap pola perjalanan di wilayah Jabodetabek. Makin banyak kendaraan pribadi, baik sepeda motor maupun mobil, jumlah perjalanan yang menggunakan angkutan publik dapat diperkirakan akan berkurang. Pada Gambar 4 ditunjukkan proporsi penggunaan moda-moda transportasi oleh pelaku perjalanan dalam melakukan perjalanan dari rumah ke tempat kerja atau sebaliknya.

Pada Gambar 4 terlihat bahwa, dalam kurun waktu 2002-2010, proporsi perjalanan yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi di wilayah Jabodetabek mengalami peningkatan. Proporsi jumlah perjalanan yang menggunakan mobil pribadi atau sepeda motor meningkat secara berturut-turut sebesar 1,9% dan 27,5 %. Peningkatan yang sangat drastis untuk proporsi perjalanan yang menggunakan sepeda motor ini paralel dengan meningkatnya proporsi rumah tangga yang memiliki paling sedikit satu sepeda motor di wilayah Jabodetabek untuk kurun waktu yang sama.



Sumber : Menko Perekonomian, 2011

**Gambar 3** Hubungan antara Penghasilan Keluarga dan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Lebih dari Satu Kendaraan



Sumber : Menko Perekonomian, 2011

**Gambar 4** Proporsi Penggunaan Moda-Moda Transportasi untuk Perjalanan ke Tempat Kerja di Jabodetabek

Salah satu dampak negatif pertumbuhan sepeda motor di Wilayah Jabodetabek adalah pada penggunaan angkutan umum, khususnya bus kota. Dibandingkan penggunaan bus kota pada tahun 2002, proporsi pengguna bus kota pada tahun 2010 telah berkurang sekitar 25,5%.

Pada Gambar 5 dapat terlihat jumlah perjalanan komuter di wilayah Jabodetabek. Dibandingkan jumlah perjalanan pada tahun 2010, terjadi peningkatan rata-rata sebesar 50%

dari kota-kota di sekitar Jakarta menuju ke Jakarta. Peningkatan terbesar, yaitu 60%, terjadi pada perjalanan menuju Jakarta yang berasal dari Kota dan Kabupaten Bekasi.

Peningkatan jumlah perjalanan yang menuju ke Jakarta mempengaruhi waktu tempuh dan kecepatan perjalanan tersebut, seperti yang terlihat pada Gambar 6. Pada jam puncak pagi hari, waktu tempuh rata-rata dari Pasar Minggu menuju ke Manggarai berubah dari 36 menit (tahun 2000) menjadi 95 menit (tahun 2011). Kecepatan perjalanan rata-rata di koridor ini turun dari (16,1 km/jam pada tahun 2000) menjadi 6,1 km/jam (pada tahun 2011). Hal yang serupa juga terjadi pada perjalanan yang berasal dari Cilandak ke Monas, yang meningkat dari 49 menit (tahun 2000) menjadi 100 menit (2011), atau kecepatan perjalanan rata-rata turun dari 19,2 km/jam (tahun 2000) menjadi 9,4 km/jam (2011).

Penyebab meningkatnya waktu tempuh atau menurunnya kecepatan perjalanan di Jabodetabek adalah jumlah perjalanan yang memang meningkat dalam waktu sekitar 10 tahun. Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor (27,5%) dan pengguna mobil pribadi (1,9%) disertai penurunan jumlah perjalanan yang menggunakan bus kota (25,5%) dan penambahan jumlah panjang jalan yang sangat sedikit menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di ruas-ruas jalan di wilayah Jabodetabek. Hal ini diperparah dengan ruas jalan dalam kota Jakarta yang kapasitasnya telah dilampaui.

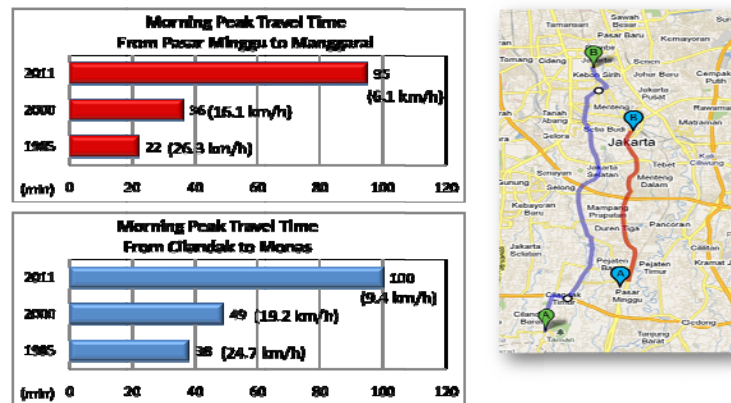
Hal lain yang juga berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas di jalan adalah buruknya kondisi transportasi publik di Jabodetabek. Semua kereta api di wilayah Jabodetabek tidak memiliki kapasitas yang memadai untuk menampung kebutuhan pada jam sibuk. Hal yang serupa terjadi pada angkutan Transjakarta di beberapa koridor.

Sebenarnya SITRAMP telah merekomendasikan beberapa proyek transportasi untuk meningkatkan kinerja transportasi di Wilayah Jabodetabek. Beberapa proyek yang terkait dengan angkutan publik adalah penyelesaian Transjakarta Busway, penyelesaian jalur kereta api *double track* Serpong-Tanahbang), penyelesaian *railway depot* di Depok, dan pembentukan PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ). Sedangkan proyek yang terkait dengan infrastruktur jalan adalah penyelesaian Jakarta Outer Ring Road (ruas-ruas W1, E1, E3) dan pembangunan Sistem Informasi Lalu lintas menggunakan CCTV.



Sumber : Menko Perekonomian, 2011

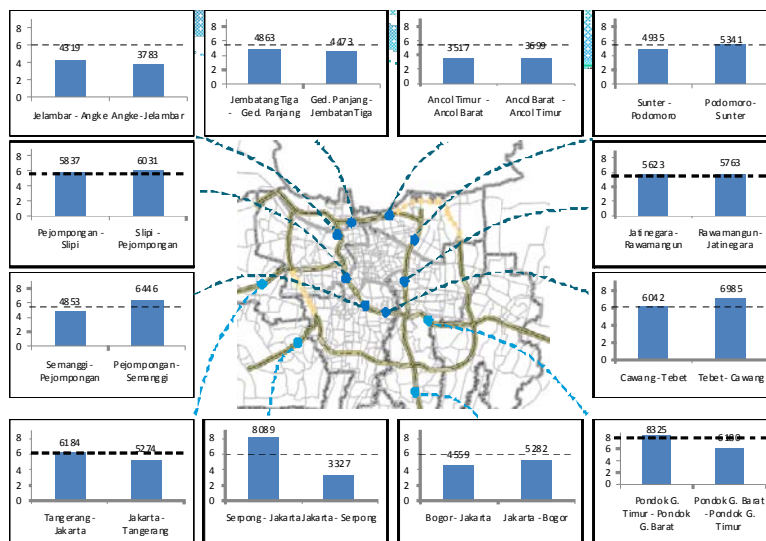
**Gambar 5** Pola Perjalanan Komuter di Jabodetabek



Sumber : Menko Perekonomian, 2011

**Gambar 6** Perubahan Waktu dan Kecepatan Perjalanan di Jakarta

Selain itu, pelaksanaan beberapa program pengembangan yang termasuk dalam SITRAMP tidak berjalan sesuai dengan rencana (Gambar 8). Beberapa alasan yang menyebabkan beberapa program tersebut mengalami penundaan meliputi lemahnya peraturan perundang-undangan, terbatasnya sumber dana, sulitnya pembebasan lahan, adanya kendala institusional, dan adanya kendala dalam implementasi pembatasan lalu lintas (*Traffic Restraint Scheme*).

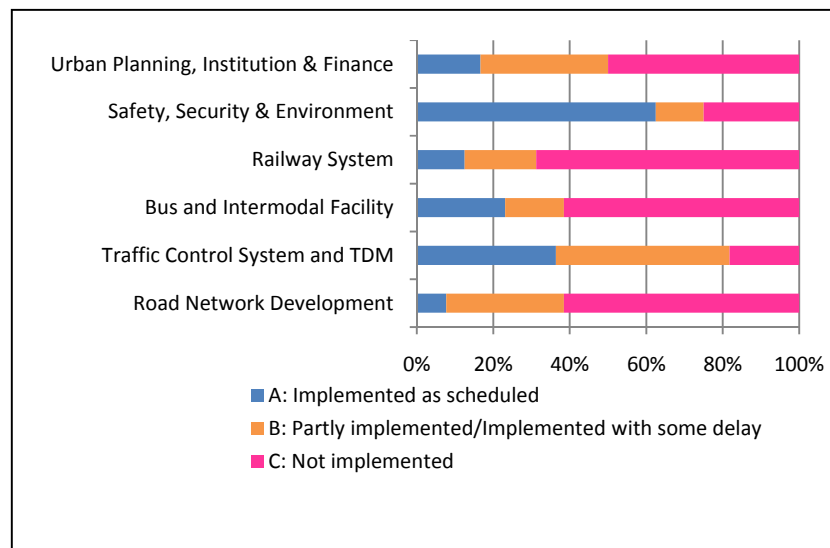


Sumber : Menko Perekonomian,

[Unit: 1000 smp/jam/arah]

**Gambar 7** Kapasitas dan Arus Lalulintas di Jalan Tol Jakarta





**Gambar 8** Progres Proyek SITRAMP

## KESIMPULAN

Pada makalah ini dibahas perubahan karakteristik kepemilikan kendaraan dan pola perjalanan di wilayah Jabodetabek. Analisis dilakukan dengan membandingkan hasil studi SITRAM dengan data hasil survei JUTPI. Beberapa kesimpulan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Dalam waktu sekitar 10 tahun telah terjadi peningkatan rata-rata perjalanan di wilayah Jabodetabek sebesar 50%.
2. Jumlah perjalanan yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi, khususnya jenis sepeda motor, meningkat dengan yang sangat signifikan di wilayah Jabodetabek dan hal ini diikuti dengan proporsi pengguna angkutan publik.
3. Peningkatan jumlah perjalanan yang menggunakan kendaraan bermotor ini menyebabkan kemacetan lalu lintas di ruas-ruas jalan di wilayah Jabodetabek, yang menyebabkan peningkatan waktu tempuh dan menurunnya kecepatan lalu lintas di jalan.
4. Permasalahan lalu lintas di Wilayah Jabodetabek juga disebabkan karena beberapa program SITRAMP tidak berjalan sesuai dengan rencana, akibat lemahnya peraturan perundang-undangan, terbatasnya sumber dana, sulitnya pembebasan lahan, adanya kendala institusional, dan adanya kendala dalam implementasi pembatasan lalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Institut Hijau Indonesia. 2010. *Perubahan Wilayah Perkotaan di Jabodetabek*. (dalam Harian Kompas September 2010). Jakarta.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. 2010. *Data Transportasi Jakarta*. Jakarta.

The Coordinating Ministry for Economic Affairs. 2011. *Revision of SITRAMP Transportation Master Plan*. Version 1.2. Jakarta.

The Coordinating Ministry for Economic Affairs. 2011. *Transportation in Jabodetabek*. Presentation of the Technical Team on JABODETABEK Urban Transportation Policy Integration Project (JUTPI). Jakarta.